



立法會交通事務委員會主席
陳恒鑞議員

陳主席:

莫乃光議員就「汽車非法出租或取酬載客的罰則水平檢討」議程之意見書

政府建議提高《道路交通條例》(第 374 章)所訂相關罰則，針對利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則進行檢討，理由是為乘客和其他道路使用者提供更佳保障。

Uber 在港發生首宗奪命車禍後，社會更關注網約車的安全和對道路使用者造成的風險，的士業界說非法「白牌車」司機未受監管，認為政府打擊不力等同容許未符資格的營運車輛在路面行駛，增加道路危險。

政府本可以選擇對網約車和平台同樣施加嚴格規管，令的士和網約車共存，同樣需要符合安全、保險等規則保障市民。但自詡支持共享經濟和創新科技的香港政府，面對的士砸車堵路抗爭，決定聽從既得利益者，幫他們把潛在競爭用各種原因消滅。

政府的建議基本上將趕絕網約車，包括擬議罰則的最高罰款額由現時首次定罪判處 5 千元及再次定罪的一萬元，分別增加到 1 萬和 2 萬 5 千元，釘牌期限增加到 6 個月和 12 個月，而最『辣』的可算增添一項有機會令被定罪的司機取消駕駛資格的條文。網約車日漸式微後，市民將只能繼續忍受的士的『優質服務』。

從最近共享民宿、網約車在香港的事態發展，令人不禁懷疑政府幾年前曾經高調提出拆牆鬆綁、修訂過時法例，支持創新科技、新經濟以致共享經濟發展，將成為曇花一現的口號。

現時全港有超過一萬八千架登記的士，分別由八千九百多名的士車主持有，大約四分之三的車主擁有一架的士，百分之 13% 車主擁有兩架的士，而持有十架或以上的士車主佔百分



莫乃光
CHARLES MOK

立法會議員 (資訊科技界)
Legislative Councillor (IT)



之二。全港四萬多個的士司機平均年齡近 58 歲，而每天的士載客次數佔公共交通的比例有下跌的趨勢，即使的士多次加價司機仍無法受惠。

據運輸處統計，2017 年的士交通意外有 3837 宗，涉及 4359 架的士，是 9 種車輛類別的第二位。與的士相關的交通意外造成的傷亡人數合共為 5274 人，造成 474 人重傷，僅次於私家車。雖然的士在 2017 年只佔每日公共交通乘客總量的 7.1%，但公共交通投訴中所佔比率卻高達近五成，突破一萬宗，理由頭三位是拒載、無禮貌和不守規矩以及濫收車資。

的士業界歸咎網約車競爭，但其實新的地鐵線落成的影響亦同樣不容忽視。封殺所謂白牌車保住的士司機飯碗只是表面堂皇的理由，更深層的效果是向的士界既得利益者叩頭，幫他們繼續剝削前線的士司機，得以托住的士牌照的市值。

警方 2017 年針對 Uber 安排出租私家車問題，採取多次「放蛇」行動並控告司機駕駛汽車以作出租或取酬載客用途罪。儘管 28 名被告全部罪成，但裁判官在判詞提出，優秀的公共政策必須考慮重大的科技突破，又說立法會早於 2015 年已留意到個人化及點對點載客服務衍生問題，呼籲政府盡快採取補救措施。

本人和不少議員曾在議會內外呼籲政府開放點對點載客服務市場，設置發牌制度規管網絡平台和司機，為廣大乘客增加安全的選擇，同時讓司機有法可依，使公共政策配合科技突破。

政府決定捨難取易，沒有考慮開放市場對乘客的效益，亦沒有諮詢過公眾。難道對網約車有意見的，只有的士牌主和司機？有沒有問過任何投訴的士的乘客？為何沒有參考外國將網約車合法化的經驗？

消費者委員會曾在 2017 年發表個人化點對點交通服務市場研究報告，當中包括網約車規管制度具體建議，例如以循序漸進方式，開放預約網約車服務市場，包括以「營運許可證」方式規管網約車平台、車輛及司機，又提出須處理價格透明度、乘客個人保障及交通管制。可惜這些務實的建議遭到政府『選擇性失聰』漠視。



莫乃光
CHARLES MOK

立法會議員 (資訊科技界)
Legislative Councillor (IT)



儘管政府計劃今年提出對的士司機違規行為的罰則，例如引入兩級制罰則、違例計分制度令屢犯的士司機停牌等，又將推出優質的士牌照，表面上應付業界和市民的訴求，本質上卻盡顯幫助的士界保住飯碗的取態。

的士業高調向陳帆局長施壓後，政府選擇站到他們的一方，忽視市民對的士長期拒載、兜路、濫收車資和態度惡劣的憤怒，以及於其他點對點交通服務選擇的訴求，與政府給社會拆牆鬆綁、支持新經濟、共享經濟的期望背道而馳。

特區政府應正視市民的聲音，認真研究消委會的建議，就改革出租車服務牌照制度進行獨立研究並諮詢公眾，制訂一套符合本港實際環境需要及科技應用的網約車規管制度。

莫乃光議員
立法會資訊科技界

2019年2月13日

附件及參考

- (1) 立法會三題：個人化點對點交通服務 2018 - 1 - 31
- (2) 的士 vs 網約車：如何改革達雙贏？2018 - 3 - 22 刊於信報
- (3) 數據透視【香港的士服務】· 立法會秘書處資料研究組 2018 - 12 - 27



莫乃光
CHARLES MOK

立法會議員 (資訊科技界)
Legislative Councillor (IT)



立法會三題：個人化點對點交通服務

* * * * *

以下是今日 (一月三十一日) 在立法會會議上莫乃光議員的提問和運輸及房屋局局長陳帆的答覆：

問題：

根據最新的公共交通服務投訴季度數字，約一半投訴是針對的士服務的，反映的士服務質素有待改善。消費者委員會 (消委會) 在去年十一月發表報告，建議政府引進一個包括的士和網上預約 (網約) 車服務的平行體制，藉加強市場競爭提升點對點交通服務的質素。就此，政府可否告知本會：

(一) 政府會否參考消委會所提建議，並以現行向私家車發出出租汽車許可證的制度為藍本，分階段並以試點方式引入規管網約車輛、司機及平台的制度，以期加強點對點交通服務的市場競爭、提升其服務質素，以及讓現職司機過渡到新經濟模式；如會，實施時間表及詳情為何；如否，原因為何；

(二) 鑑於去年六月發表的《香港智慧城市藍圖顧問研究報告》的建議之一是推廣共用及共享車輛，但政府決定不把此建議納入於去年底公布以該報告為基礎的《香港智慧城市藍圖》，作出該決定的過程，以及相關的考慮因素和理據為何；及

(三) 鑑於行政長官在她於去年十月發表的《施政報告》中表示，因應科技發展催生了共享經濟等新經濟模式，政府會檢視現行法例及法規，「拆牆鬆綁」以扶助新經濟發展，創新及科技督導委員會和的士服務質素委員會會否以扶助新經濟發展的角度出發，共同探討引入規管網約車服務的制度，並就有關建議諮詢公眾和持份者；如會，工作計劃詳情和時間表為何；如否，原因為何？

答覆：



莫乃光
CHARLES MOK

立法會議員 (資訊科技界)
Legislative Councillor (IT)



主席：

香港人煙稠密，道路空間有限，政府一直施行以公共交通為主、鐵路為骨幹的政策，各公共交通服務按其角色及定位發揮應有的作用，現時每日超過 1200 萬人次使用公共交通服務，佔每日出行人次接近九成，比例為全球之冠。香港的個人化點對點交通服務所擔當的角色與使用公共交通服務出行比例較低的城市截然不同。就莫乃光議員的提問，我現在綜合答覆如下。

政府知悉消費者委員會(消委會)發表關於個人化點對點交通服務市場競爭研究報告，當中建議政府推出專營的士後若未達預期效果，應積極考慮立法規管「網約」車的方案。在任何載客取酬行為在香港均須依法規管的前提下，我們同意應積極回應社會近年對質素較佳而具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務，並願意為此付出較高收費的新需求。因此，政府過去兩年多進行的《公共交通策略研究》下，全面檢討了包括的士及出租汽車在內的個人化點對點交通服務，並建議推行專營的士以回應新訴求。

建議中的專營的士屬公共交通服務，以專營權營運，其數目、服務、收費、司機質素等方面均受政府規管。若營辦商未能達到若干服務水平及標準，政府可通過專營權條款對營辦商加以處罰，甚或可以提早收回專營權。專營的士數目上限會透過法例清晰訂明。專營的士會以車隊模式營運，有助解決目前普通的士車主擁有權分散、難以集中管理司機服務質素的問題。

專營的士與消委會建議推出的「網約」車有不少類同的特色。例如，專營的士須提供「網約」服務；專營權會設時限；專營的士設有車齡上限，須配備全球定位系統裝置並儲存營運資料供政府查閱；營辦商須提供司機培訓，以及投訴及意見提供平台等。相對於消委會的建議，專營的士的收費將較為透明清晰。政府正籌備相關立法工作，積極爭取於二〇一八年下半年提交立法會審議。

與此同時，的士仍會是本港個人化點對點公共交通服務的主體。政府繼續致力提升其服務質素及經營環境。為進一步加強與的士業界及相關持份者的合作，運輸署已於本月完



莫乃光
CHARLES MOK

立法會議員 (資訊科技界)
Legislative Councillor (IT)



成改組並成立全新的「的士服務質素委員會」(委員會)。委員會由運輸署署長擔任主席，非官方成員來自不同界別。這個多方平台將討論各項在現行的士牌照制度下推動改革的策略及措施。善用科技優化服務方面，政府注意到現時市面上有不少可讓乘客召喚或預約的士服務的手機應用程式，具備「網約」功能，委員會會考慮如何鼓勵及推動業界改善及提升有關服務，以配合乘客需要。

「智慧出行」是打造香港成為智慧城市的重要一環，我們的目標是透過應用科技，發展智能運輸系統、協助管理交通以及減輕交通擠塞及相關的環境問題，為社會帶來整體效益。政府將會逐步落實《香港智慧城市藍圖》(《藍圖》)中智慧出行範疇下的措施，例如將運輸署現有各個交通資訊應用程式整合為一個綜合流動應用程式、安裝新一代路旁停車收費錶、研究讓駕駛者可即時獲得交通資訊及無須停車便可繳付隧道費的車內裝置，及促進在合適地點推行自動駕駛車輛試驗計劃等。至於政府委聘的顧問於二〇一七年六月所提交的《香港智慧城市藍圖顧問研究報告》，當中就制定《藍圖》的整體發展框架提出不少建議，包括建議政府推廣不涉及載客取酬、而司機/車主只可向乘客收取行程的部份成本(如汽油及隧道費用)的「汽車共乘」(英文即 car pooling); 以及沒有提供司機服務，並按租賃車輛的用量收費及具備適當保險保障的「汽車共享」(英文即 car sharing)。顧問報告提及的以上兩項汽車共乘安排，在香港現行法例下均是容許的，並且已有市民合法地使用，因此政府並沒有將其納入其後的《藍圖》中。政府會繼續推進《藍圖》內各項智慧出行的措施。

完

2018年1月31日(星期三)

香港時間 14 時 45 分



莫乃光
CHARLES MOK

立法會議員 (資訊科技界)
Legislative Councillor (IT)



的士 vs 網約車：如何改革達雙贏 (信報「專業議政」專欄)

2018-03-22

反對白牌車大聯盟上周四發動全港的士大遊行，最終有數十輛的士到政府總部慢駛示威。上世紀九十年代，電影《的士判官》折射出當時社會對的士服務的不滿，個別的士司機害群之馬，拒載、兜路、濫收車費、服務態度差。30年後的士服務水平不變地惡劣，但市民一直沒有選擇惟有容忍。直至網約車服務出現，的士業發現客人用腳投票，競爭令客人流失而成為不得不面對的事實。

香港人是否真的不再搭的士？根據運輸處統計，2014至16年的士平均每日乘客人次，分別有97萬、96萬和93萬之多，跌幅大約只有3%；而同期不少港鐵新支線落成啟用，難以把跌幅全部指向網約車。網約車的挑戰正正顯示競爭才有進步，推動的士業改革，因此才看到近年業界推出多個應用程式，引入流動支付，嘗試改善。的士落錶不時加價，但的士司機面對每更車租、油價等成本壓力，缺乏其他合法選擇，同樣只能繼續忍受。問題的癥結是，的士牌照由小部分人士和財團操控。

政府不考慮網約車合法化，思維大概是容許載客取酬，會加劇路面擠塞，亦會對現有公共交通造成衝擊。政府面對社會對推動共享經濟的呼聲時，口說支持創新科技，行動卻很誠實，往往保護公共交通營運商免被搶去生意，令現有業界可以繼續壟斷市場，「拆牆鬆綁、推動創新」究竟哪裏去了？

政府計劃最快明年批出3個優質的士專營權，提供合共600輛新專營的士。專營的士落旗收費約32至36元，比普通的士貴三至五成。以「專營的士」作為對網約車服務需求的回應會否成功？首先，的士界曾表示不滿；第二，數量極少，佔18000架的士的比例極低；第三，計劃沒有針對的士牌永久個人持有、並可轉讓的深層次問題。我們明白改革不能一步登天，但最少政府應深入研究網約車和共乘不同層面的影響，以制訂更多政策選項諮詢持份者。

雖然香港城市人口密度高，居住地點高度集中，但市民對公共交通服務仍有改善的要求，



莫乃光
CHARLES MOK

立法會議員 (資訊科技界)
Legislative Councillor (IT)



網約車受歡迎是由於其彈性和個人化服務。如何令共乘和網約車與現有公共交通系統相輔相成值得探討。公共交通接駁不足的偏遠地區，或者居住人口未足以支持營運固定路線的地方，能否以共乘填補「最後一里」接駁鐵路和其他交通工具？

以「拆牆鬆綁」為任務的政策創新與統籌辦事處，應研究網約車合法化對各方面的影響，並跟進消費者委員會早前提出的規管建議。對道路負荷和市民出行模式有什麼影響？能否活化的士牌照制度和研究在特定情況下容許彈性車資？改革私家服務出租汽車許可證，容許網約車加入服務對消費者的影響如何？理想的是政府開放預約車服務市場，逐步容許的士彈性車資，網約車平台能在適當規管下合法營運，職業司機有更多就業機會，乘客有更多選擇。的士業亦可與網約車平台尋求合作，借助科技公司的營運模式和數據分析的優勢，提高服務質素和效率。

香港要 update，筆者希望各方能拋開成見溝通，而政府能夠以務實行動向市民展示「拆牆鬆綁」、以數據為本進行決策和推動革新不只是一個口號。